



Sjöfartsverket

Sjöfartsverkets

INFORMATIONSBLAD

12/19.12.2006

ÄNDRINGAR I KRAVEN SOM STÄLLS PÅ FARTYGS KONSTRUKTION OCH MASKINEFFEKT I VINTERTRAFIK (ISKLASSFÖRESKRIFTERNA)

Sjöfartsverket har genom sitt beslut av den 19 december 2006 ändrat sina föreskrifter av den 20 september 2002 (Dnr 5/30/2002) om krav som ställs på fartygs konstruktion och maskineffekt i vintertrafik (nedan isklassföreskrifterna).

De bifogade ändringarna i isklassföreskrifterna träder i kraft den 1 januari 2007.

Ändringar har gjorts i punkt 1 (Allmänt) och punkt 2 (Isklassdjupgående). Beskrivningarna av isklasserna i punkt 1 har ändrats så att de motsvarar beskrivningarna i 3 § i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005). Denna ändring påverkar inte isklassföreskrifternas tekniska innehåll.

I punkt 2 definieras isklassdjupgåendena dvs. det största och minsta djupgåendet enligt vilka fartyg skall förstärkas för gång i is. Det gör det möjligt att förstärka fartygets skrov för gång i is för ett mindre djupgående än det största tillåtna djupgåendet i öppet vatten. Därvid skall det största tillåtna isklassdjupgåendet anbringas på fartygets bordläggning på föreskrivet sätt. Fartygets djupgående får inte överskrida det största tillåtna isklassdjupgåendet då fartyget går i trafik till eller från en finsk hamn där en assistansbegränsning införts som förutsätter att fartyget har minst isklass IC, IB eller IA.

Om ett fartygs djupgående överskrider det största tillåtna isklassdjupgåendet då fartyget går i trafik till eller från en finsk hamn där en assistansbegränsning införts som förutsätter att fartyget har minst isklass IC, IB eller IA, kan Sjöfartsverket enligt 8 § i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans bestämma fartygets isklass på nytt. Därtill bör det beaktas att ett fartyg vars djupgående överskrider det största tillåtna isklassdjupgåendet är överlastat och att detta enligt 20 kap. 1 § i sjölagen (674/1994) kan vara straffbart.

Sjösäkerhetsdirektör

Paavo Wihuri

Sjöfartsöverinspektör

Jorma Kämäräinen

Ytterligare upplysningar:

Fartygstekniska enheten

Detta informationsblad
ersätter informationsblad:

13/1.10.2002 delvis

Dnr 2476/30/2006

ISSN 1455-9056

Prenumeration
och försäljning:

Sjöfartsverket
Registratorskontoret
kirjaamo@fma.fi

Besöksadress
Porkalagatan 5
00180 Helsingfors

Postadress
PB 171
00181 Helsingfors

Telefon
0204 481

Fax
0204 48 4355

SJÖFARTSVERKET**FÖRESKRIFT****Datum: 19.12.2006**
Dnr: 2476/30/2006

Innehåll:	Krav som ställs på fartygs konstruktion och maskineffekt i vintertrafik (beskrivning av isklasserna samt isklassdjupgående)
Normgivningsbemyndigande:	Lag om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005) 4 § 1 mom.
Giltighetstid:	1.1.2007 – tills vidare
Upphäver:	Sjöfartsverkets föreskrifter om krav som ställs på fartygs konstruktion och maskineffekt i vintertrafik, punkt 1 (Allmänt) och punkt 2 (Isklassdjupgående) 20.9.2002 (Dnr 5/30/2002)

**SJÖFARTSVERKETS FÖRESKRIFTER
OM ÄNDRING AV SJÖFARTSVERKETS FÖRESKRIFTER
OM KRAV SOM STÄLLS PÅ FARTYGS KONSTRUKTION OCH MASKINEFFEKT
I VINTERTRAFIK**

Givna i Helsingfors den 19 december 2006

Sjöfartsverket har med stöd av 4 § 1 mom. i lagen av den 22 december 2005 om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005) beslutat:

1 §

Sjöfartsverket har ändrat punkt 1 (Allmänt) och punkt 2 (Isklassdjupgående) i Sjöfartsverkets föreskrifter om krav som ställs på fartygs konstruktion och maskineffekt i vintertrafik (Dnr 5/30/2002). Ändringarna återges bifogat.

2 §

Ett fartygs djupgående får inte överskrida det största tillåtna isklassdjupgåendet då fartyget går i trafik till eller från en finsk hamn där en assistansbegränsning införts som förutsätter att fartyget har minst isklass IC, IB eller IA.

3 §

Fartygets största och minsta isklassdjupgående förut, midskepps och akterut samt den minsta maskineffekten som fordras för isklassen skall anges i klassificeringscertifikatet senast då detta förnyas den 1 juli 2007 eller senare.

Dessa föreskrifter träder i kraft den 1 januari 2007.

Genom dessa föreskrifter upphävs punkt 1 (Allmänt) och punkt 2 (Isklassdjupgående) i Sjöfartsverkets föreskrifter av den 20 september 2002 om krav som ställs på fartygs konstruktion och maskineffekt i vintertrafik (Dnr 5/30/2002).

Dessa föreskrifter tillämpas på samtliga fartyg oavsett byggnadstidpunkt.

Helsingfors den 19 december 2006

Generaldirektör

Markku Mylly

Sjösäkerhetsdirektör

Paavo Wihuri

**SJÖFARTSVERKETS FÖRESKRIFTER
OM ÄNDRING AV SJÖFARTSVERKETS FÖRESKRIFTER
OM KRAV SOM STÄLLS PÅ FARTYGS KONSTRUKTION OCH MASKINEFFEKT
I VINTERTRAFIK**

Givna i Helsingfors den 19 december 2006 (Dnr 2476/30/2006)

I enlighet med Sjöfartsverkets beslut
ändras punkt 1 (Allmänt) och punkt 2 (Isklassdjupgående) i Sjöfartsverkets föreskrifter av
den 20 september 2002 om fartygs konstruktion och maskineffekt i vintertrafik (Dnr
5/30/2002), samt
fogas till punkt 2 (Isklassdjupgående) en bilaga 3 som följer:

1 ALLMÄNT

1.1 Isklasser

Enligt 3 § i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005) hör fartyg till
isklasser enligt följande:

1. till isklass IA Super fartyg vars konstruktion, maskineffekt och övriga egenskaper är sådana att de kan ta sig fram under svåra isförhållanden, i regel utan isbrytarassistans,
2. till isklass IA fartyg vars konstruktion, maskineffekt och övriga egenskaper är sådana att de kan ta sig fram under svåra isförhållanden, vid behov med isbrytarassistans,
3. till isklass IB fartyg vars konstruktion, maskineffekt och övriga egenskaper är sådana att de kan ta sig fram under medelsvåra isförhållanden, vid behov med isbrytarassistans,
4. till isklass IC fartyg vars konstruktion, maskineffekt och övriga egenskaper är sådana att de kan ta sig fram under lätta isförhållanden, vid behov med isbrytarassistans,
5. till isklass II fartyg vars skrov är av stål och som är konstruerade för gång i högsjö och som trots att fartygen inte är förstärkta för gång i is med eget framdrivningsmaskineri kan ta sig fram under mycket lätta isförhållanden,
6. till isklass III fartyg som inte hör till någon av isklasserna i 1–5 punkten.

2 ISKLASSDJUPGÅENDE

2.1 Övre och undre isvattenlinje

Den övre isvattenlinjen (UIWL) är den högsta vattenlinje vid vilken fartyget avses kunna gå i is. Linjen kan vara bruten.

Den undre isvattenlinjen (LIWL) är den lägsta vattenlinje vid vilken fartyget avses kunna gå i is.

2.2 Största och minsta djupgåendet förut och akterut

Det största och minsta isklassdjupgåendet vid för- och akterperpendiklarna skall bestämmas enligt övre och undre isvattenlinjerna.

Djupgåendebegränsningar vid gång i is skall vara dokumenterade och finnas ombord lätt tillgängliga för fartygets befäl. Största och minsta isklassdjupgående förut, midskepps och akterut skall redovisas i klassificeringscertifikatet. Om fartyget är byggt den 1 juli 2007 eller senare gäller att, om sommarlastlinjen i färskvatten är högre belägen än UIWL, skall på vardera fartygssidan anbringas en varningstriangel och ett märke för isklassdjupgåendet på den linje som motsvarar det största tillåtna isklassdjupgåendet midskepps (se bilaga 3). Fartyg byggda före den 1 juli 2007 skall förses med motsvarande markering, om UIWL är lägre än sommarlastlinjen. Detta skall ske senast vid första planerade torrdockning efter den 1 juli 2007.

Det djupgående och trim som begränsas av UIWL får inte överskridas då fartyget går i is. Vattnets salthalt längs den avsedda rutten skall beaktas då fartyget lastas.

Fartyget skall alltid vara nedlastat åtminstone till LIWL då det går i is. Varje barlasttank som är belägen ovanför LIWL och som behövs för att lasta ned fartyget till denna vattenlinje skall ha anordningar för att hindra vattnet att frysa. Då LIWL fastställs skall hänsyn tas till behovet att garantera en skälig förmåga att gå i is i barlast. Propellern skall vara helt under vatten och om möjligt helt under isen. Djupgåendet förut skall vara minst:

$$(2 + 0.00025 \Delta) h_0 \text{ [m]}, \text{ men behöver inte vara större än } 4h_0 \text{ där}$$

Δ = fartygets displacement [t] på största isklassdjupgåendet enligt 2.1

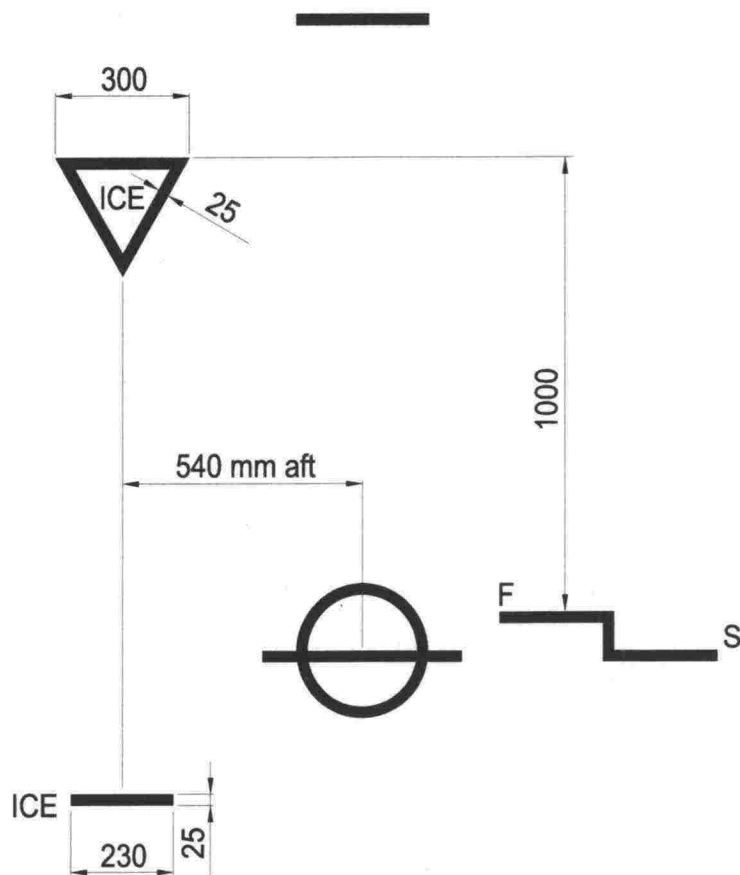
h_0 = tjocklek av jämn is [m] enligt 4.2.1.

(Anm. Termen "LWL" skall ersättas med "UIWL" också under följande punkter av de finsk-svenska isklassföreskrifterna, 2002: 3.2.2, 4.1.1, 4.3.1, 4.4.1, 4.7.1, 4.7.2 och 4.8.4. Termen "BWL" skall ersättas med "LIWL" under följande punkter: 3.2.2, 4.1.1, 4.3.1 och 4.4.1)

Bilaga 3

MARKERING AV ISKLASSDJUPGÅENDE

Enligt punkt 2.2 skall det på vardera fartygssidan finnas en varningstriangel och ett märke för djupgåendet vid det största tillåtna isklassdjupgåendet midskepps (se figur 1). Syftet med varningstriangeln är att informera isbrytarbefälet och inspektörerna i hamnarna om restriktionen för fartygets djupgående då det går i is.



Figur 1. Markering av isklassdjupgående

Anmärkningar till figur 1

1. Övre kanten av varningstriangeln skall vara placerad vertikalt ovanför ICE-märket, 1000 mm över sommarlastlinjen i färskvatten men i ingen händelse över däckslinjen. Triangelns sidor skall ha en längd av 300 mm.
2. Märket för isklassdjupgåendet skall vara placerat 540 mm akter om lastlinjemärkets mittpunkt eller 540 mm akter om trälasmärkets vertikala markering, om detta är tillämpligt.
3. Märkena och figurerna skall utföras i 5-8 mm plåt och svetsas på fartygssidan. Märkena och figurerna skall målas röda eller gula i reflekterande färg för att göra dem väl synliga även under isförhållanden.
4. Alla figurer skall ha samma dimensioner som lastlinjemärket.